iZTM

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

GRUDZIEŃ 2024



SKM NA LATA

Wesołych Świąt

Wszystkim Pasażerom składamy życzenia spokojnych i radosnych Świąt Bożego Narodzenia, pomyślności i nowych wspaniałych możliwości w nadchodzącym 2025 Roku oraz zadowolenia z Warszawskiego Transportu Publicznego.

Katarzyna Strzegowska
Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego



Warszawski Transport Publiczny

iztm
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Małgorzata Szajkowska

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Szanowni Państwo, Drodzy Pasażerowie

Świątecznie udekorowane autobus, tramwaj i metro już wożą pasażerów a to znak, że idą święta Bożego Narodzenia i a kolejny rok pracy Warszawskiego Transportu Publicznego zbliża się do końca.

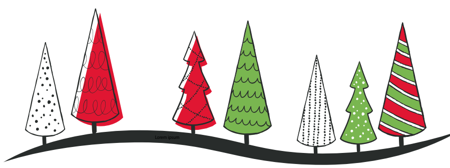
To był dobry rok dla WTP. W Barometrze Warszawskim pasażerowie wystawili mu wysokie oceny - jakość podróżowania WTP ocenili na „mocną czwórkę". To wielka radość i motywacja do dalszego działania. Będziemy pracowali nad tym, aby ta ocena była jeszcze wyższa. I bez wątpienia efekty tegorocznych komunikacyjnych nowości nam w tym pomogą.

Sieć tramwajowa wydłużyła się i można wygodnym, niskopodłogowym tramwajem dojechać przez Mokotów do Wilanowa. To połączenie cieszy się ogromną popularnością i codziennie na nowej trasie podróżuje blisko 80 tys. osób, w sumie od pierwszego dnia z tramwajów linii 14 i 16 skorzystało ok. 3 mln pasażerów. W przyszłym roku otwarte będą kolejne nowe odcinki torowisk. Na budowie metra M2 na Bemowie wydrążone są tunele do jednej z budowanych nowych stacji. Rozwijamy także „dużą szynę" – właśnie podpisaliśmy umowę z Szybką Koleją Miejska na następne 15 lat świadczenia usług przewozowych dla warszawianek i warszawiaków oraz mieszkańców aglomeracji. Miejskie Zakłady Autobusowe zamówiły 30 autobusów elektrycznych i ogłosiły przetarg na następnych 80; otrzymają też blisko 300 mln złotych dofinansowania do tych zakupów. A jeśli o pieniądzach mowa – Warszawa otrzyma ponad 2 mld zł z Krajowego Planu Odbudowy na budowę podziemnej kolei i tras tramwajowych. Tak więc Warszawski Transport Publiczny w przyszłym roku będzie dalej się rozwijał.

Przed nami magiczny czas Świąt Bożego Narodzenia. Z tej okazji życzę Państwu ciepła, spokoju i radości, cudownych chwil w gronie bliskich i przyjaciół. Niech to będzie czas odpoczynku i wytchnienia od codziennych obowiązków. W Nowym Roku życzę wszelkiej pomyślności – realizacji marzeń, planów i zamierzeń.

Do zobaczenia w Warszawskim Transporcie Publicznym

Katarzyna Strzegowska
dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego



Nowa trasa linii 161 – ułatwiamy przesiadki do pociągu

Od niedzieli 15 grudnia zmieniła się trasa autobusów linii 161. Pasażerowie mają wygodniejsze przesiadki przy stacji kolejowej Warszawa Falenica.

Autobusy zyskały nową trasę w kierunku Olecka. Od niedzieli 15 grudnia jadą prosto ulicą Bysławską i zatrzymują się przy stacji kolejowej Warszawa Falenica. Potem ulicami Patriotów, Młodą i Derkaczy wracają do Bysławskiej i jadą do krańca na Oleckiej.

Trasy autobusów jadących z Oleckiej w stronę Zbójnej Góry nie trzeba było zmieniać, bo już wcześniej miały przystanek na ulicy Młodej, nieopodal stacji kolejowej.

Druga zmiana w kursowaniu 161 jest na drugim końcu trasy czyli w Radości. We wszystkich kursach, w obydwu kierunkach jazdy, autobusy dojeżdżają do cmentarza parafialnego przy ulicy Izbickiej.

Warszawiacy lubią komunikację miejską

Mieszkańcy bardzo dobrze oceniają Warszawski Transport Publiczny – wynika w z badania potrzeb, postaw i opinii na temat jakości funkcjonowania Warszawy. WTP jest najlepszym sposobem na podróżowania po mieście – respondenci najbardziej zadowoleni są z jakości taboru, bezpieczeństwa, liczby przystanków.

Aż 96 proc. respondentów uznaje funkcjonowanie komunikacji miejskiej, obok bezpieczeństwa, czystości i porządku oraz bezpieczeństwa na drogach, za najważniejszy obszar życia w mieście (96 proc. wskazań); 89 proc. uważa, że jest on dobrze zarządzany (30 proc. bardzo dobrze i raczej dobrze 59 proc.).

Korzystanie z komunikacji miejskiej codziennie lub prawie codziennie zadeklarowało 42 proc. respondentów. W ogólnej ocenie jakość podróżowania WTP warszawiacy oceniają na „mocną czwórkę" – w skali 10 stopniowej (gdzie 10 to ocena bardzo dobra a 1 bardzo zła) ich ocena wynosi 7,61.

Wśród 77 proc. warszawiaków, przemieszczających się do pracy, na uczelnię czy do szkoły, 66 proc. deklaruje, że wybiera przy tej okazji transport publiczny. To pasażerowie, którzy przemieszczają się komunikacją miejską regularnie. Większości z nich dotarcie do celu zajmuje nie więcej niż 30 min. (do 15 minut – 8 proc., 16-30 minut – 40 proc.). Około 23 proc. badanych w ogóle nie musi dojeżdżać. Autobusy nocne nadal mają swoich fanów, ale maleje liczba osób regularnie z nich korzystających – to ok. 0,5 proc. badanych (w zeszłym roku ok. 1 proc.), a przynajmniej raz w tygodniu ok. 2 proc. (poprzednio 3 proc.). Równocześnie zwiększyła się jednak grupa osób, którym czasami zdarza się przejazd nocnym autobusem, do ok. 20 proc. (18 proc. w zeszłym roku).

Wszystkie aspekty funkcjonowania komunikacji publicznej są bardzo ważne lub raczej ważne dla zdecydowanej większości mieszkańców. Częstotliwość kursowania, bezpieczeństwo w pojazdach, sieć połączeń, punktualność oraz czystość w pojeździe są ważne dla co najmniej 95 proc. warszawiaków.

Mieszkańcy biorący udział w badaniu oceniali różne cechy komunikacji miejskiej m.in. częstotliwość kursowania, sieć połączeń, bezpieczeństwo w pojazdach, punktualność, czystość w pojeździe i temperaturę w środku, informacje dla pasażerów, oznaczenia, czy jakość taboru. Okazuje się, że warszawiacy najbardziej zadowoleni są z: jakości taboru i informacji (82 proc.), bezpieczeństwa w pojazdach (81 proc.), liczby przystanków (79 proc.). Najmniejsze zadowolenie wzbudzają… ceny biletów, które nie zmieniły się od 2013 roku i dziś są jednymi z najniższych w Polsce.

Badanie Barometr Warszawski zlecił ratusz, a pracownia badawcza PBS przeprowadziła je we wrześniu 2024 roku. Na pytania dotyczące różnych aspektów życia w stolicy odpowiedziało 3155 mieszkańców w wieku powyżej 15 lat ze wszystkich dzielnic, a wyniki pokazały, co jest dla warszawiaków ważne, z czego są zadowoleni i co można poprawić.



fot. UM-Warszawa

Budżet obywatelski w nowej odsłonie

Nowa edycja budżetu obywatelskiego rusza już 7 stycznia, a projekty będzie można zgłaszać do 21 stycznia. Przypominamy, że z budżetu obywatelskiego realizowane są m.in. „zielone przystanki".

– Warszawa ewoluuje, zmienia się, pojawiają się nowe potrzeby. Ta ewolucja dotyczy też budżetu obywatelskiego. Zdecydowaliśmy o wprowadzeniu nowych zapisów do Uchwały w sprawie konsultacji społecznych z mieszkańcami m.st. Warszawy w formie budżetu obywatelskiego. Są one przede wszystkim odpowiedzią na głos warszawiaków, biorących udział w podsumowaniach wcześniejszych edycji i konsultacjach, które odbyły się w we wrześniu – powiedziała Aldona Machnowska-Góra, zastępczyni prezydenta m.st. Warszawy.Ekologicznie-ekonomicznie

Będzie bardziej lokalnie

– Ważną kwestię dla osób biorących udział w budżecie obywatelskim stanowiło przywrócenie mu bardziej lokalnego wymiaru. Dlatego też wprowadziliśmy w dzielnicach podział na mniejsze obszary i wydzieliliśmy specjalną pulę środków na realizację pomysłów stricte lokalnych – dodała wiceprezydentka Aldona Machnowska -Góra.

Od nowej edycji budżetu obywatelskiego pula wydzielona na projekty lokalne stanowić będzie 50 proc. wszystkich środków, a 30 proc. przeznaczone zostanie na projekty dzielnicowe, czyli te które dotyczą co najmniej dwóch wydzielonych obszarów lokalnych. Pozostałe 20 proc. środków przekazane będą na projekty wybrane w głosowaniu miejskim, których zakres obejmuje co najmniej dwie dzielnice.

Podczas konsultacji społecznych mieszkańcy Rembertowa i Wesołej przedstawili argumenty na rzecz niewydzielania na swoich terenach obszarów lokalnych. Zostały one uwzględnione w zapisach uchwały zmieniającej, co oznacza, że te dwie spośród 18 dzielnic nie będą realizować pomysłów na poziomie lokalnym.

Będzie mniej formalności

Lista poparcia dla każdego projektu jest wymogiem wynikającym z Ustawy o samorządzie gminnym. Od nowej edycji autorzy do swojego pomysłu dołączać będą: 15 (zamiast 40) podpisów mieszkańców Warszawy dla projektu miejskiego, 10 (zamiast 20) podpisów mieszkańców dzielnicy dla projektu dzielnicowego i 5 podpisów zebranych od mieszkańców obszaru lokalnego, którego dotyczy zgłaszany pomysł. Na uzupełnienie braków i odniesienie się do propozycji niezbędnych modyfikacji projektu na etapie oceny pomysłodawcy będą mieć 5 dni (zamiast 3).

Będzie więcej możliwości na realizację projektów „miękkich"

Na skutek wprowadzonych zmian projekty „miękkie", czyli te, które nie wymagają ponoszenia nakładów finansowych na nieruchomość, mogą być realizowane na terenach nienależących do m.st. Warszawy. Dzięki tej zmianie inicjatywy, które dotyczą organizacji warsztatów, zajęć sportowych, czy wydarzeń kulturalnych będą mogły być bardziej dostępne pod względem ich lokalizacji dla warszawianek i warszawiaków.

Będzie można zagłosować na nie więcej niż 15 projektów

Od 12. edycji każda osoba biorąca udział w głosowanie (nie musi być zameldowana w Warszawie, ani mieć ukończonych 18 lat) może zagłosować na nie więcej niż 5 projektów na poziomie lokalnym, 5 projektów na poziomie dzielnicowym i 5 na poziomie miejskim. Termin głosowania został również zmieniony. W 2025 roku głosowanie zarówno przez internet, jak i w wersji papierowej rozpocznie się 1 czerwca i potrwa do 15 czerwca.



Jaki transport w Metropolii Warszawskiej?

Transport w Metropolii Warszawskiej był tematem konferencji, która odbyła się 2 grudnia. W wydarzeniu udział wzięli przedstawiciele samorządów, Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie oraz przedstawiciele transportowych związków powiatowo-gminnych.

Jak zorganizować transport publiczny w metropolii, jakie mają być jej główne założenia oraz po co tak naprawdę jest nam metropolia – na te pytania próbowali odpowiedzieć dyrektor ZTM Katarzyna Strzegowska oraz Artur Zając, szef pionu przewozów.

Podczas swojego wystąpienia omówili obecne funkcjonowanie transportu publicznego w Warszawie i podwarszawskich gminach. Podkreślali konieczność niezbędnych zmian, które pozwolą na rozwój i ujednolicanie. Przedstawili także pomysły, co można zrobić już teraz, zanim powstanie oficjalna metropolia.

Teren przyszłej metropolii zamieszkuje blisko 3,5 miliona mieszkańców i ma powierzchnię ponad 6 tysięcy kilometrów kwadratowych.



W tej chwili usługi ZTM świadczone są na terenie Warszawy i 34 gmin na podstawie dobrowolnych porozumień, bez rozwiązań ustawowych. Poziom integracji jest zależny od porozumienia – na przykład nie zawsze posiadanie kolei jest równoznaczne z korzystaniem z oferty wspólnego biletu w danej gminie. Zasady rozliczania z gminami zależą od konkretnej umowy, ale należy pamiętać, że Warszawa również partycypuje w kosztach funkcjonowania na terenach sąsiednich gmin. Obecnie poza granice Warszawy wyjeżdża 66 linii autobusowych i 5 linii kolejowych organizowanych przez ZTM oraz funkcjonują 42 linie lokalne.

Z jakimi problemami mierzy się obecnie organizator transportu publicznego? Głównie z galopującymi wydatkami, za którymi nie nadążają wpływy. W ostatnich latach wzrost kosztów funkcjonowania transportu publicznego znacznie przyspieszył. Za wzrostem kosztów nie nadąża wzrost wpływów ze sprzedaży biletów, co wynika również z utrzymywania cen biletów na niezmienionym poziomie od 10 lat. Wpływy z biletów pokrywają obecnie około 30% kosztów funkcjonowania transportu publicznego, a resztę środków otrzymujemy z budżetu miasta, czyli z podatków mieszkańców. Co zmieni metropolia? Zwiększy dwukrotnie obsługiwany przez ZTM obszar. Co prawdavdołączy do niego teren znacznie mniej zurbanizowany i zaludniony, ale ciążenie z tego obszaru do Warszawy również jest wysokie.

Nawet na skraju metropolii są gminy, skąd do Warszawy dojeżdża ponad 30 proc. pracujących mieszkańców.

Organizacja transportu publicznego w metropolii jest najdroższym i najważniejszym jej zadaniem.

Uzupełnienie obecnie funkcjonującej oferty pozwoli na ograniczenie wykluczenia transportowego i ograniczenie presji motoryzacyjnej.

Aby ten system dobrze działał, musi się opierać na zintegrowanej i prostej taryfie biletowej oraz spójnej informacji pasażerskiej. A tam, gdzie to możliwe, będzie wykorzystywał najwydajniejszy środek transportu, czyli kolej.

– Chcemy, żeby połączenia transportowe w metropolii spełniały określone standardy. Cykliczne rozkłady jazdy, oparte o powtarzalne moduły, będą ułatwiały koordynację rozkładów jazdy ze sobą i zapewniania przesiadek z połączeń magistralnych na lokalne. Standardy powinny objąć również tabor i przystanki – nie wysadzajmy ludzi ze starego busa na przystanek bez chodnika lub wprost do przydrożnego rowu – mówił Artur Zając, dyrektor Pionu Przewozów ZTM, dodając – wprowadźmy również jednolity system informacji pasażerskiej, aby pasażer mógł wyszukać sobie w jednym miejscu połączenie z Kulaśnicy w gminie Latowicz do Secyminka za Leoncinem.

Metropolia będziemy miała trzy rodzaje połączeń: gminne na terenie Warszawy, gminne na terenie pozostałych gmin oraz metropolitalne – które będą przekraczały granice gmin. I tak samo będą trzy źródła finansowania – Warszawa, metropolia oraz gmina. Do tych trzech miejsc będą wpływały podatki płacone przez mieszkańców. I każdy szczebel będzie płacić na organizację transportu publicznego na swoim kawałku – gminy za połączenia gminne i metropolia za połączenia międzygminne.

Natomiast między sobą będą się dodatkowo rozliczać – Warszawa metropolii za realizację zadań lokalnych przez połączenia metropolitalne, oraz metropolia gminom za honorowanie taryfy metropolitalnej w swoich lokalnych przewozach.

Zajezdnia tramwajowa na Annopolu prawie gotowa

Trwa rozruch największej i najnowocześniejszej zajezdni tramwajowej w Polsce. Ekologiczny obiekt na Annopolu, który docelowo pomieści 152 tramwaje, jest ważnym elementem rozwoju warszawskiej sieci komunikacji szynowej. Inwestycja została dofinansowana ze środków unijnych.

– Wczoraj wieczorem wróciłem z Brukseli i mówię o tym z dwóch powodów. Przede wszystkim dlatego, że najważniejsza jest sprawczość, a my od samego początku jesteśmy w stanie właśnie dla Warszawy, właśnie dla Polski pozyskiwać fundusze unijne. A zajezdnia tramwajowa, w której się właśnie znajdujemy, jest idealnym przykładem tego typu skuteczności – dlatego, że prawie 80 proc. kosztów tej inwestycji zostało sfinansowane przez Unię Europejską. I druga kwestia to fakt, że ten obiekt jest nie tylko nowoczesny, ale również bardzo przyjazny środowisku. To nie jest abstrakcja, to są bardzo konkretne rozwiązania, które służą warszawiankom i warszawiakom – mówił podczas konferencji prasowej na Annopolu Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Zajezdnia Annopol zajmuje obszar blisko 12 hektarów. Wybudowano tu 16 km toru pojedynczego, ułożono sto zwrotnic. Tramwaje są tu serwisowane, naprawiane, malowane i myte w 14 budynkach znajdujących się na terenie ekologicznego obiektu – obsadzonego roślinnością i częściowo zasilanego z odnawialnych źródeł energii.

Inwestycja z unijnym wsparciem

– W tej kampanii bardzo dużo mówimy o komunikacji, o wykluczeniu komunikacyjnym.



fot. UM-Warszawa

Dla nas w Warszawie to sprawa fundamentalna. Dlatego w naszym mieście wszystkie dzielnice łączymy zapewniając jak najlepszy transport. Żeby w ogóle mówić o inwestycjach w komunikację publiczną i o problemach takich, jak wykluczenie transportowe, trzeba mieć doświadczenie i my to doświadczenie, tutaj w stolicy, budujemy. Bo to właśnie Warszawa jest absolutnym przykładem i liderem tego, w jaki sposób pozyskiwać unijne pieniądze i w jaki sposób je skutecznie wydawać.

A co równie ważne, dzięki takim inwestycjom, jak zajezdnia na Annopolu, zapewniamy również miejsca pracy – dodał prezydent stolicy.



fot. UM-Warszawa

Budowa zajezdni jest dofinansowania z Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027 (tzw. FEnIKS) – w ramach projektu Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą – Faza II. Łączna wartość dofinansowania na wszystkie zadania w ramach tego projektu to 900 mln zł.

– Zajezdnia Annopol to przede wszystkim miejsce pracy naszych pracowników, ludzi dzięki którym każdego dnia na tory wyjeżdżają sprawne i bezpieczne tramwaje, zapewniające niezawodny transport mieszkańcom Warszawy. Obiekt ten to przykład nowoczesności w każdym calu. Posiadamy ekologiczną myjnię i lakiernię, a pod zadaszeniem jesteśmy w stanie garażować aż 152 tramwaje o długości 33 metrów – w warunkach, które znacząco zwiększają trwałość pojazdów – mówiła Małgorzata Kaleta, członek zarządu Tramwajów Warszawskich ds. prawno-finansowych.

Finalnie w zajezdni będzie pracować aż 430 osób, a już teraz zatrudnionych jest tam 190 pracowników.

Zajezdnia z rezerwą pod rozbudowę sieci tramwajowej

Pierwsze 25 tramwajów wyjechało z zajezdni 29 października – w dniu otwarcia nowej trasy tramwajowej do Wilanowa. Obecnie do obiektu przypisanych jest 38 brygad – przede wszystkim obsługujących pobliskie linie tramwajowe (1, 3, 4 i 25). Bez tej zajezdni Tramwaje Warszawskie nie byłyby w stanie obsługiwać zwiększonej liczby tramwajów – po uruchomieniu trasy do Wilanowa na tory codziennie wyjeżdża teraz rekordowa liczba 456 tramwajów (o 29 więcej niż przed oddaniem nowej trasy).

Obecnie trwa stopniowy rozruch zakładu, trwają również szkolenia pracowników. Według założeń rozruch obiektu ma zakończyć w I kwartale 2025 r.

Nowoczesne rozwiązania

Zajezdnia Annopol mieści się pod symbolicznym adresem - na ulicy Warszawskich Tramwajarzy 5. Zarządza nią inteligentny system, który identyfikuje każdy wjeżdżający i wyjeżdżający tramwaj . Sterowanie zwrotnicami i semaforami odbywa się automatycznie – bez udziału motorniczych. W sumie ponad 70 proc. zwrotnic jest przestawiana zdalnie.



fot. UM-Warszawa

Duży nacisk położony został na ekologię. Poza pompami ciepła i panelami słonecznymi, w specjalnych zbiornikach jest gromadzona deszczówka, która zostanie wykorzystana do celów gospodarczych – spłukiwania toalet, mycia pojazdów oraz podlewania zieleni.

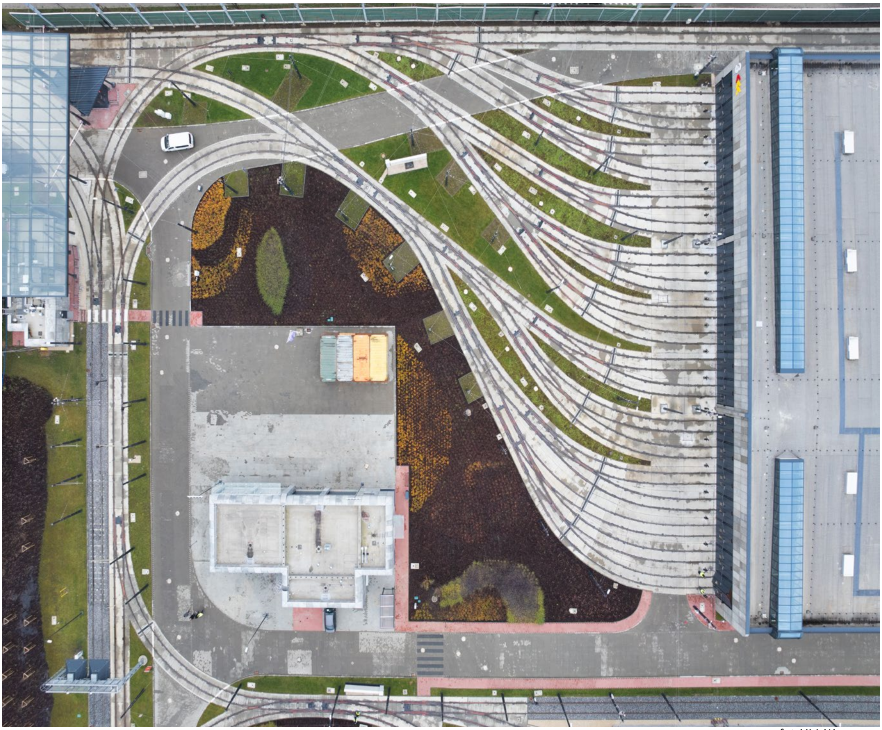
Powierzchnia biologicznie czynna wynosi ponad 24 tys. m kw., co stanowi ok. 20 proc. terenu zajezdni (roślinność na elewacjach pięciu budynków, obsadzenie ekranów akustycznych, torowisko z zieloną zabudową na odcinku dojazdowym do zajezdni, nasadzenia zieleni).

Rekordowy rozwój sieci tramwajowej

Ostatnią zajezdnię tramwajową – R-4 Żoliborz na Bielanach – otwarto w 1963 r. Jeszcze w latach 60. XX w. planowano budowę kolejnej zajezdni – właśnie na Annopolu. Koncepcję jednak odłożono z uwagi na zmianę założeń dotyczących obsługi komunikacyjnej stolicy i likwidację części tras tramwajowych (m.in. na ulicy Żelaznej, Powązkowskiej, Radzymińskiej, na Młociny czy do Wilanowa).

W ostatnich latach obserwujemy prawdziwy renesans komunikacji tramwajowej, czego przejawem jest chociażby nowe zaplecze na Annopolu. Tramwaje Warszawskie podpisały umowę na projekt i budowę nowej zajezdni pod koniec 2021 r. Wykonawcą zostało konsorcjum firm ZUE i Yörük Yapi Inşaat. Aktualna wartość kontraktu to 715,8 mln zł brutto.

Rok 2024 r. jest dla warszawskich tramwajów szczególny: oprócz zajezdni uruchomiono trzy nowe trasy tramwajowe o łącznej długości ponad 10 km. Najdłuższy odcinek – o długości ok. 6,5 km do Wilanowa – oddano pod koniec października. To najdłuższa trasa tramwajowa, jaką Warszawa uruchomiła od lat 50. ubiegłego wieku.



fot. UM-Warszawa

Zimowe oczyszczanie stolicy dla bezpieczeństwa pasażerów

Ponad 300 pługów i posypywarek do ulic, po których kursują autobusy, oraz ekipy do odśnieżania chodników i przystanków – to siły Zarządu Oczyszczania Miasta na najbliższą zimę.

W największym mieście w Polsce, jakim jest Warszawa, jest wielu zarządców, którzy odpowiadają za całoroczne oczyszczanie jezdni i chodników. Kluczową jednostką, która zajmuje się odśnieżaniem stolicy jest Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM). Działania służb mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa milionom pasażerów komunikacji publicznej, pieszym i kierowcom. Ich praca koncentruje się na drogach, którymi jeżdżą autobusy, oraz takich terenach dla pieszych, jak przystanki czy dojścia do stacji metra.

Umowny sezon zimowy w miejskim kalendarzu rozpoczął się już w październiku i trwa pół roku. Oznacza to, że w tym czasie firmy, które na zlecenie ZOM-u odpowiadają za czystość, mają sprzęt, środki i pracowników do tego, żeby o każdej porze doby rozpocząć działania na ulicach i chodnikach. – Zima to ten czas w roku, kiedy nasze prace szczególnie wpływają zarówno na bezpieczeństwo mieszkańców, jak i funkcjonowanie stolicy. Gdy pojawia się ryzyko gołoledzi czy opadu śniegu, naszym priorytetem jest sprawne działanie, które złagodzi uciążliwości zjawisk pogodowych – mówi Robert Szymański, dyrektor stołecznego Zarządu Oczyszczania Miasta. – Naszymi działaniami obejmujemy te drogi, którymi kursują autobusy, a także przystanki WTP. To ogromny zakres prac i odpowiedzialność, bo aż 42 proc. warszawiaków korzysta z transportu miejskiego codziennie, a co czwarta osoba przynajmniej raz w tygodniu – dodaje Robert Szymański.



fot. ZOM-Warszawa

Ulice

Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada zimą za 1500 km ulic i ma do dyspozycji ponad 300 posypywarek i pługów. Taka liczba pojazdów przystępuje do pracy w przypadku długotrwałego i intensywnego śnieżenia. Natomiast przy bardziej standardowych opadach, czy do zabezpieczania jezdni przed gołoledzią, wysyłanych jest 170 posypywarek. Służby oczyszczania mają również procedurę, gdy ryzyko wystąpienia śliskości dotyczy najbardziej narażonych na to miejsc, czyli mostów, wiaduktów czy stromych ulic. Wówczas na te konkretne odcinki dróg wyjeżdżają 42 posypywarki.

Ulice gminne, po których nie kursują autobusy, odśnieżane są na zlecenie urzędów dzielnic, które dysponują ok. 100 posypywarkami i pługami.



fot. ZOM-Warszawa

Chodniki

Zimą równie istotne jak oczyszczanie dróg, jest odśnieżanie terenów dla pieszych. W stolicy znaczna część chodników przylega do nieruchomości, a więc za ich sprzątanie odpowiada ich właściciel, który ma obowiązek usunąć śnieg i zabezpieczyć nawierzchnię przed śliskością. Oczyszczaniem części terenów dla pieszych zajmuje się m.in. Zarząd Oczyszczania Miasta. Dotyczy to 4500 przystanków autobusowych i tramwajowych, dojść do metra, przejść przez jezdnię oraz części tras dla rowerów – to w sumie 4 mln m kw. terenów. Przy opadach śniegu i ryzyku gołoledzi, priorytetem są miejsca o największym natężeniu ruchu pieszych, np. węzły przesiadkowe, a także szczególnie istotne ze względu na bezpieczeństwo przechodniów, schody czy kładki.

Całodobowa kontrola

W Centrum Dowodzenia ZOM przez całą dobę monitorowane są prognozy oraz dane, które spływają ze stacji meteorologicznych ustawionych na warszawskich ulicach.

Kontrolerzy Zarządu sprawdzają w terenie stan nawierzchni jezdni i chodników. Kompleksowa analiza tych informacji pozwala podejmować decyzje o akcjach adekwatnych do sytuacji drogowo-pogodowej.

Zimowy podział zadań

Zimą za dbanie o miasto odpowiadają następujący zarządcy:

1. Ulice:

- ekspresowe, w tym most Anny Jagiellonki i gen. S. Grota-Roweckiego – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- te, po których kursują autobusy – Zarząd Oczyszczania Miasta
- te gminne, którymi nie kursują autobusy – urzędy 18 dzielnic
- osiedlowe, wewnętrzne – zarządca terenu;

2. Chodniki

- a także kładki, schody i trasy dla rowerów wzdłuż dróg ekspresowych – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- te, które przylegają do nieruchomości – właściciel, zarządca, administrator terenu
- te, które nie przylegają do nieruchomości przy drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych – Zarząd Oczyszczania Miasta
- te, które nie przylegają do nieruchomości oraz trasy rowerowe wzdłuż dróg gminnych – urzędy 18 dzielnic
- w dzielnicy Śródmieście – Zarząd Terenów Publicznych
- w dzielnicy Praga-Północ – Zarząd Praskich Terenów Publicznych
- w parkach – Zarząd Zieleni.



fot. ZOM-Warszawa

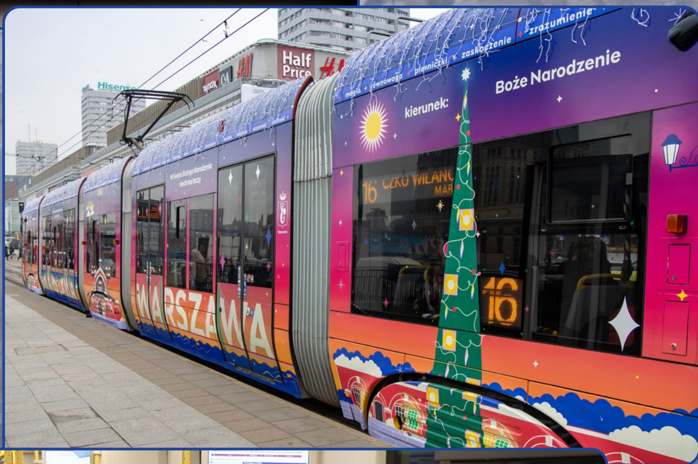


Kierunek: Święta Bożego Narodzenia






kierunek: Święta Bożego Narodzenia


kierunek:
Boże Narodzenie
WARSZAWA
16



NIE TRAĆ CZASU



	portal mojaWARSZAWA mojawarszawa19115.pl	e-POP e-pop.wtp.waw.pl	mobiWAWA	sklep ZDM abonamentzdomu.zdm.waw.pl
• KARTA UCZNIA		✓		
• KARTA MIEJSKA	✓	✓		
• SPRAWY WINDYKACYJNE		✓		
• ZAKUP BILETU DŁUGOOKRESOWEGO			✓	
• KARTA WARSZAWIAKA/WARSZAWIANKI	✓	✓	✓	
• ABONAMENT MIESZKAŃCA SPPN				✓

Warszawski
Transport
Publiczny

Kolejnych 15 lat z Szybką Koleją Miejską

Szybka Kolej Miejska będzie woziła pasażerów na terenie stolicy i metropolii przez następne 15 lat – tak wynika z podpisanej umowy między miastem a SKM na świadczenie usług przewozowych w latach 2025-2039. Dla wielu mieszkańców takich miast i gmin jak Pruszków, Piaseczno, Otwock czy Legionowo podmiejska kolej to podstawowy środek transportu do pracy czy szkoły.

W przyszłym roku będziemy świętować 20-lecie pierwszego kursu z pasażerami warszawskiej SKM. Zaczęło się od jednej linii na trasie z Dworca Zachodniego do Falenicy, a dzisiaj kremowo-czerwone pociągi to widok powszedni w Warszawskim Transporcie Publicznym – łączą całą aglomerację i zapewniają sprawny dojazd do pracy, szkoły czy na uczelnię. SKM jest jedynym w Polsce przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej. Zapewnia sprawny i szybki transport na terenie Warszawy, ale i najbliższego otoczenia, przyczyniając się do walki z wykluczeniem komunikacyjnym (gminy: Pruszków, Piastów, Otwock, Józefów, Legionowo, Wieliszew, Zegrze, Nieporęt, Radzymin, Sulejówek, Piaseczno, Lesznowola). A w dzielnicach takich, jak: Ursus, Włochy, Rembertów, Wesoła, Wawer, a także część Białołęki to właśnie SKM (wraz z Kolejami Mazowieckim) stanowi kręgosłup komunikacyjny, zapewniając szybki dojazd do centrum Warszawy. Długość obsługiwanych przez SKM tras przekracza 200 kilometrów, a składy zatrzymują się aż na 60 przystankach. Tylko w ostatnich latach uruchomione zostały nowe połączenia do Radzymina i Nieporętu (2020 rok) oraz do Zegrza (2023) i Piaseczna (2023), z których korzystają także mieszkańcy Lesznowoli i Ursynowa.

Codziennie w Warszawie i ościennych miejscowościach do skm-ek wsiada kilkadziesiąt tysięcy pasażerów, którzy zmierzają do centrum stolicy, albo jadą stamtąd we wszystkie strony świata. Tylko w 2023 roku składy SKM przewiozły ponad 15 mln pasażerów i to mimo utrudnień spowodowanych remontem dworca Warszawa Zachodnia. W tym roku będzie ich więcej – zeszłoroczny wynik został przekroczony w październiku.

Podpisy warte 6,3 mld zł

Zgodnie z zapisami nowej umowy SKM nie zamierza zwalniać tempa i w najbliższych 15 latach ma zaplanowanych do wykonania 25,6 mln wozokilometrów a wynagrodzenie przez te wszystkie lata wyniesie 6,3 mld zł. W umowie zapisano jednak nie tylko liczbę kilometrów, które pociągi muszą wyjeździć, ale też gwarancje wysokiego poziomu usług. Linie SKM będą w dalszym ciągu obsługiwać jednoprzestrzenne elektryczne zespoły trakcyjne(EZT), bo takie składy są pojemniejsze i przez to wygodniejsze dla pasażerów. Pociągi będą wyposażone w System Monitoringu Wizyjnego, kasowniki oraz biletomaty.

Dla wygody pasażerów składy będą miały wyświetlacze Systemu Informacji Liniowej prezentujące m.in. stacje znajdujące się na trasie i będą klimatyzowane. W kontrakcie spółka zobowiązuje się też odnawiania taboru, obowiązkowych przeglądów i modernizacji pojazdów, a także kupowania nowych jednostek.



fot. SKM-Warszawa

Nowa umowa oznacza dalszy rozwój SKM – kontrakt przewiduje zwiększenie liczby miejsc w pociągach w dni robocze. Będzie to możliwe dzięki zastąpieniu na niektórych trasach, pojedynczych składów sześcioczłonowych, pociągami zestawionymi z dwóch składów cztero- lub pięcioczłonowych.

W Warszawskim Węźle Kolejowym standardem są perony o długości 200 m, dlatego w następnych latach w planach jest kupowanie pojazdów o długości 90-100 m, które w podwójnym zestawieniu pozwolą maksymalnie wykorzystać przepustowość istniejącej infrastruktury. Wyjątkiem jest Lotnisko Chopina, gdzie peron ma niestandardową długość 155 m – w tym przypadku do obsługi linii będą wykorzystywane pojazdy o długości ok. 75 m. Również tutaj pociągi dwuczłonowe pozwolą na optymalne wykorzystanie długości peronu.



fot. SKM-Warszawa

Ponad 200 kilometrów

Po niemal 20 latach od uruchomienia sieć SKM składa się z pięciu linii: S1, S2, S3, S4 i S40, pokrywając całą metropolię. Pociągami można dojechać bezpośrednio do celu swojej podróży, albo wygodnie przesiąść się na różnych stacjach po drodze o każdej porze dnia i nocy.

Dowody? Proszę bardzo. Pociągi SKM są dobrze zintegrowane z pozostałymi liniami WTP, obsługiwanymi przez autobusy, tramwaje, pociągi metra. Zresztą, nie tylko tam, bo dzięki ofercie Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD można szybko zamienić jeden pociąg na drugi i pojechać tam, gdzie docierają Koleje Mazowieckie. Jak to wygląda na przykładach?

Pociągi **S1** kursują między Otwockiem a Pruszkowem, a w tych dwóch podwarszawskich miastach mieszka wiele tysięcy osób, które codziennie dojeżdżają do stolicy. Po drodze pociągi mają dużo przystanków, na których można się przesiąć, np.:

- Warszawa Gocławek: 143, 145, 173, 183, 225, 402, 514, 520, N02, N21, N24, N25, N71;
- Warszawa Wschodnia: tramwaje 1, 3, 6, 7, 9, 13, 20, 22, 24, 25, 26, 28, autobusy 102, 120, 123, 146, 147, 156, 169, 173, 202, 509, 512, N02, N03, N71;
- Warszawa Stadion: 102, 125, 135, 146, 147, 202, E-1, metro linia M2;
- Warszawa Śródmieście: metro linie M1 i M2; tramwaje: 7, 9, 15, 16, 22, 24, 25, autobusy: 107, 111, 116, 117, 127, 128, 131, 158, 171, 175, 180, 503, 507, 517, 521, 525, niemal wszystkie linie nocne;
- Warszawa Ursus: 129, 187, 194, 207, 401, 716, N35, N85;

Pociągi **S2** dowożą mieszkańców wschodnich części aglomeracji warszawskiej do Lotniska Chopina (Sulejówek Miłosna – Warszawa Lotnisko Chopina):

- Warszawa Rembertów: autobusy: 115, 153, 183, 196, 514;
- Warszawa Wschodnia: tramwaje 1, 3, 6, 7, 9, 13, 20, 22, 24, 25, 26, 28, autobusy 102, 120, 123, 146, 147, 156, 169, 173, 202, 509, 512, N02, N03, N71;
- Warszawa Stadion: 102, 125, 135, 146, 147, 202, E-1, metro linia M2;
- Warszawa Śródmieście: metro linie M1 i M2; tramwaje: 7, 9, 15, 16, 22, 24, 25, autobusy: 107, 111, 116, 117, 127, 128, 131, 158, 171, 175, 180, 503, 507, 517, 521, 525, niemal wszystkie linie nocne;
- Warszawa Rakowiec: tramwaje: 7, 9, 15, autobusy: 228, 414;
- Warszawa Służewiec: tramwaje: 17, 18, 31, autobusy: 189, 401, 402, 504.

Pociągi **S3** kursują między Legionowem a Lotniskiem Chopina, zapewniając dojazd do stolicy mieszkańcom jednego z większych miast aglomeracji i umożliwiając dotarcie podróżnym do portu lotniczego:

- Warszawa Toruńska: 112, 114, 132, 134, 145, 156, 414, N02;
- Warszawa Targówek: 120, 160, 190, N02, N11, N61;
- Warszawa Centralna: tramwaje: 7, 9, 10, 11, 17, 22, 24, 25, 33 autobusy: 107, 111, 116, 117, 127, 128, 131, 158, 171, 175, 180, 503, 507, 517, 521, 525, niemal wszystkie linie nocne;
- Warszawa Aleje Jerozolimskie: 127, 178, 187, 191, 208, 228, 517, 717, 817, N01, N35, N85;
- Warszawa Zachodnia: 127, 154, 158, 159, 172, 182, 184, 187, 517, 523, 717, 817, N35, N85.

Linia **S4** łączy północ z południem, kursując między Zegrzem Południowym a Piasecznem:

- Warszawa Gdańska: 1, 4, 6, 15, 18, 28, autobusy: 116, 157, 409, 500, 518; metro linia M1;
- Warszawa Młynów: autobusy 136 171 190, N42; metro linia M2;
- Warszawa Wola: tramwaje 20, 23, 24, autobusy: 186, 414;
- Warszawa Zachodnia: 127, 154, 158, 159, 172, 182, 184, 187, 517, 523, 717, 817, N35, N85.
- Warszawa Żwirki i Wigury: autobusy: 141, 175, 188, N32;

Pociągi **S40** kursują w dni powszednie między Piasecznem a Radzyminem :

- Warszawa Dawidy: 209, 809, 815;
- Warszawa Gdańska: 1, 4, 6, 15, 18, 28, autobusy: 116, 157, 409, 500, 518; metro linia M1;
- Warszawa Młynów: autobusy 136 171 190, N42; metro linia M2;
- Warszawa Wola: tramwaje 20, 23, 24, autobusy: 186, 414;
- Warszawa Zachodnia: 127, 154, 158, 159, 172, 182, 184, 187, 517, 523, 717, 817, N35, N85.
- Legionowo: L-8, L-9, L10, L11, L34, L41.



fot. SKM-Warszawa

MZA Tadeusz Bieńko/Ślusarz/Brygadzista OT1 – przeglądy/rejestracja – obsługa techniczna

Pan Tadeusz jest brygadzistą w dziale odpowiedzialnym za przeglądy i rejestracje w zajezdni na Stalowej od ponad 19 lat. Przydziela pracę, nadzoruje i dba o dobrą atmosferę. Zwraca uwagę na to, by pracownicy, którzy pracują ze sobą w zespołach dobrze się dogadywali. Kluczem do sukcesu jest bowiem, zdaniem pana Tadeusza, nie tylko wiedza i solidne wykonywanie swoich obowiązków, ale także dobra współpraca i zrozumienie.

Miejskie Zakłady Autobusowe były bliskie sercu pana Tadeusza od dziecka. Jako malec podróżował na pokładzie Ikarusa z tatą – kierowcą. Bardzo lubił te wyprawy. Sympatia do komunikacji miejskiej nie minęła z wiekiem. Pan Tadeusz zdecydował, że chce iść do szkoły, w której nauczy się fachu związanego z naprawą autobusów. Tak trafił do przyzakładowej Szkoły Zawodowej na ulicy Stalowej i wybrał specjalizację blacharza samochodowego. Kiedy nauka dobiegła końca, został zatrudniony na stanowisku zgodnym z ukończonym kierunkiem. Dodatkowo zrobił uprawnienia spawalnicze na spawanie elektryczne i cięcie gazowe, zdał prawo jazdy kategorii D. Robił kratownice do Ikarusów, ratując autobusy przegubowe, które się „łamały". Później przez kilkanaście lat zajmował się głównie awariami i naprawami pokolizyjnymi. Od pięciu lat jest brygadzistą. Co jest w tej pracy najważniejsze poza umiejętnościami, kompetencjami i wiedzą? Pan Tadeusz nie ma wątpliwości – atmosfera pracy, zaufanie, szacunek i dobra współpraca. Bez tego ani rusz. Równie istotna jest umiejętność rozmawiania z ludźmi, zainteresowanie, ale też wymiana wiedzy i prosta, ludzka życzliwość. A jak jeszcze do tego dochodzi pasja – to już jest świetnie.



Z tej pasji zrodziła się właśnie chęć odrestaurowywania zabytkowych autobusów. Pan Tadeusz we współpracy ze specjalistami z firmy Abcar Oldtimers i z kolegami z pracy, własnymi rękoma naprawili Somuę, pojazd pochodzący z roku 1932. Robili to w każdej wolnej chwili, w dzień i w nocy. Pojazd został odtworzony do stanu z roku 1928, kiedy pierwsze francuskie autobusy Somua zadebiutowały na ulicach Warszawy. Teraz przed nimi kolejne wyzwanie – zabytkowy autobus marki Chevrolet.





Pan Tadeusz to człowiek, którego praca kocha – z wzajemnością zresztą. Poza obowiązkami stricte służbowymi jest także Społecznym Inspektorem Pracy i należy do komisji powypadkowej – dba o to żeby pracownicy przestrzegali przepisów, broni ich, jeśli coś się dzieje i ściśle współpracuje z szefostwem, które bez problemu włącza się w działania mające na celu poprawić bezpieczeństwo pracy w zakładzie. Dlaczego robi to wszystko? Mówi, że bardzo lubi ludziom pomagać. Ceni ich uczciwość.

Pan Tadeusz bardzo lubi swoja pracę za możliwość rozwoju, ciekawe zadania i za ludzi, z którymi na co dzień współpracuje. Do większości z nich ma pełne zaufanie. Nie musi pilnować "stać nad ich głowami", kiedy wykonują zlecone obowiązki. Praca jest dobrze zorganizowana, osoby pracujące w parach są dobrane pod względem charakterów. Na jednej zmianie są cztery pary - mechaników, cztery - elektryków i cztery - ślusarzy. Jak dodaje pan Tadeusz, wszystko się kręci tyle lat, bo każdemu zależy żeby poszło sprawnie i autobus przeszedł przegląd, badanie techniczne, a pasażerowie jeździli bezpiecznie.

W wolnych chwilach Pan Tadeusz odwiedza ślusarnię i „dłubie" przy zabytkowym Chevrolecie powoli przywracając go do dawnej świetności. Po pracy zdarza mu się odwiedzać ulicę Włościańską, gdzie swoją siedzibę ma Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Pan Tadeusz lubi pomagać ludziom. Nie lubi narzekać. Docenia to, co ma i cieszy się, kiedy wszystko idzie zgodnie z planem. Kiedy pogoda sprzyja rusza na rower. Sprawia mu to przyjemność i relaksuje.



Zmiana kolejowego rozkładu jazdy od 15 grudnia

Od niedzieli, 15 grudnia, zmienił się rozkład jazdy pociągów wszystkich przewoźników. Nowy rozkład w edycji 2024/2025 będzie obowiązywał do marca przyszłego roku. Są także zmiany w połączeniach Szybkiej Kolei Miejskiej. Najważniejsze dotyczą linii legionowskiej, gdzie w dni powszednie wzrosła liczba połączeń – do trzech w ciągu godziny.

Połowa grudnia to okres, w którym zmieniają się rozkłady wszystkich pociągów w całej Polsce. Są także zmiany w połączeniach Szybkiej Kolei Miejskiej, wynikające m.in. z zakończenia prac przy modernizacji stacji Warszawa Zachodnia. Najważniejsze to stabilny i cykliczny rozkład jazdy, więcej pociągów na linii legionowskiej (trzy w godzinie), więcej kursów na linii obwodowej przez Warszawę Gdańską oraz lepsza obsługa Lotniska Chopina. Według nowego rozkładu kursują także pociągi Kolei Mazowieckich.

LINIA S1

Pociągi SKM S1 kursują w równym takcie, z częstotliwością co około 30 minut przez cały dzień, dzięki czemu wygodniej będzie zaplanować podróż. W pełnej relacji z Pruszkowa do Otwocka jedzie 37 pociągów, a w odwrotnej relacji – 38 pociągów. Pierwsze poranne połączenia rozpoczynają bieg na stacji Warszawa Zachodnia – w kierunku Otwocka lub Warszawa Wschodnia – w kierunku Pruszkowa. Natomiast ostatnie, wieczorne kursy z Otwocka kończą się na stacji Warszawa Zachodnia a te z Pruszkowa na stacji Warszawa Wschodnia.



fot. SKM-Warszawa

LINIA S2

Od niedzieli, 15 grudnia pociągi SKM S2 wróciły na swoją stałą trasę do Sulejówka Miłosny. Połączenia są realizowane przez cały dzień z częstotliwością co około 30 minut, a rozkład łatwy do zapamiętania – pociągi odjeżdżają ze stacji przy porcie lotniczym 25 i 55 minut po każdej pełnej godzinie. Wydłużone zostały godziny kursowania pociągów linii S2. Pierwszy poranny pociąg do Lotniska Chopina dociera o godz. 4:33, a ostatni wieczorny w stronę Sulejówka odjeżdża o godz. 23:55. Do obsługi kursów w najpopularniejszych godzinach rano i po południu skierowano dłuższe składy.



fot. SKM-Warszawa

W dni powszednie w pełnej relacji pomiędzy Lotniskiem Chopina a Sulejówkiem Miłosną jest 38 par pociągów, a w dni wolne od pracy – 37 par. Pozostałe, wczesno poranne lub późno wieczorne połączenia są realizowane w skróconej relacji i rozpoczynają lub kończą bieg na stacjach Warszawa Zachodnia lub Warszawa Wschodnia. Połączenie centrum stolicy z lotniskiem jest uzupełniane przez pociągi linii S3 oraz RL Kolei Mazowieckich (Lotnisko Chopina – Modlin przez Warszawę Centralną).

LINIA S3

Pociągi SKM S3 od nowego rozkładu jazdy kursują między Lotniskiem Chopina a Legionowem przez dalekobieżną linię średnicową i stację Warszawa Centralna. W pełnej relacji, we wszystkie dni tygodnia co około 60 minut, do Legionowa jedzie 17 pociągów, a do Lotniska Chopina – 18. Dwa pierwsze poranne połączenia są realizowane na skróconej trasie, ze stacji Warszawa Zachodnia. Natomiast ostatni pociąg z Lotniska Chopina skończy bieg na stacji Warszawa Wschodnia, a ostatni z Legionowa – na stacji Warszawa Zachodnia. Do lotniska dojeżdżają także pociągi linii S2 oraz RL Kolei Mazowieckich. Podróżni zmierzający do centrum Warszawy mogą, dzięki łatwym przesiadkom na pociągi linii S4 i S40 oraz pociągi KM, sprawnie dostać się na stację Warszawa Gdańska i skorzystać z metra M1 lub na Rondzie S. Starzyńskiego (przystanek Warszawa ZOO) wybrać tramwaj i skierować się w rejon Dworca Wileńskiego.

LINIE S4 i S40

Pociągi SKM linii S4 łączą Piaseczno z Legionowem i Zegrzem Południowym przez linię obwodową i stację Warszawa Gdańska. W dni powszednie w pełnej relacji, z częstotliwością co 60 minut, do Zegrza Południowego jedzie 19, a do Piaseczna – 18 pociągów. W dni wolne od pracy na trasie Piaseczno – Zegrze Południowe jadą 4 pary pociągów. Pozostałe pociągi, poza pierwszymi porannymi oraz ostatnimi wieczornymi, kursują pomiędzy Piasecznem a Wieliszewem.

Pociągi SKM S40 w dni powszednie kursują na nowej, wydłużonej trasie z Piaseczna do Wieliszewa lub Radzymina (przez Warszawę Gdańską) a nie jak do tej pory, do Warszawy Głównej. W pełnej relacji, z Piaseczna do Radzymina jest 10 połączeń, a w odwrotnej – z Radzymina do Piaseczna – 12 połączeń. Ponadto, 8 pociągów kończy, a 7 rozpoczyna bieg w Wieliszewie. Natomiast ostatni, wieczorny pociąg z Piaseczna dociera do stacji Legionowo Piaski.

Tym samym na odcinku Piaseczno–Wieliszew pociągi SKM kursują z częstotliwością co około 30 minut. Natomiast z Legionowa do Warszawy w dni robocze są trzy połączenia w godzinie.

Dla mieszkańców południa aglomeracji oraz Ursynowa sprawny i łatwy dojazd do ścisłego centrum stolicy umożliwiają przesiadki z pociągów SKM i KM do innych pojazdów WTP przy przystankach Warszawa Służewiec, Warszawa Żwirki i Wigury, Warszawa Al. Jerozolimskie (w tym do pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej), Warszawa Zachodnia czy też ulicach M. Kasprzaka i Wolskiej oraz stacjach metra Młynów (M2) i Dworzec Gdański (M1).

Od 15 grudnia nie obowiązuje honorowanie wszystkich rodzajów biletów WTP w pociągach Kolei Mazowieckich wprowadzone na czas przebudowy stacji Warszawa Zachodnia i utrudnień w ruchu pociągów z tym związanych. Z przejazdów pociągami KM można nadal korzystać mając ważne bilety WTP dobowe i dłuższe (oferta Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD).



fot. SKM-Warszawa

UWAGA
NA OSZUSTÓW!

W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP



Warszawa się bawi, a tramwaje pracują

W dwudziestoleciu międzywojennym bale sylwestrowe i karnawałowe były bardzo popularne. Bawiono się u dziennikarzy, artystów, w teatrach, restauracjach, resursach i klubach. A nad ranem wracano do domu tramwajem.

Balowanie na mieście należało przed II wojną światowa do dobrego tonu. Prasa pełna była ogłoszeń o organizowanych przyjęciach, na które wybierał się każdy, kogo było stać na bilet. Obowiązywała wtedy elegancja, popularne były bale maskowe. Na początku lat 20. powodów do świętowania było jeszcze więcej niż zazwyczaj – świętowano nie tylko zmianę daty, ale nowy początek polskiego państwa.

W sukni i w mundurze

Warszawiacy w 1921 roku jeszcze mocniej odczuwali przypływ nowej nadziei. Po 123 latach zaborów odrodziła się Polska, a jej granice i samo istnienie zostały z niemałym trudem obronione. Po tych wysiłkach, po latach I wojny światowej, gdzie na przemian stolicę okupowali Rosjanie i Niemcy, już można było się bawić. Tylko, że na samym początku chęć zabawy wchodziła „w konflikt" z prawem wojennym. Wprawdzie traktat ryski podpisano już w marcu 1921 roku, ale to nie zakończyło ostatecznie walk o granice, bo jeszcze w maju wybuchło III powstanie śląskie, które trwało do pierwszych dni lipca. Na terenie Polski dalej obowiązywał zakaz sprzedaży napojów alkoholowych w nocy z soboty na niedzielę, więc wielu warszawskich restauratorów na znak protestu nie zamierzało organizować zabaw sylwestrowych. Pisała o tym prasa.

Nie będzie w roku bieżącym obchodów sylwestrowych w restauracjach. Po naradach właściciele restauracji postanowili w sobotę, d. 31-go b.m., zamknąć swe zakłady o zwykłej porze, czyli o godzinie 1 w nocy. (...) Po pierwsze magistrat chce obłożyć podatkiem 50% wszelkie potrawy i napoje podawane w noc sylwestrową. (...)

Powtóre, i to jest wzgląd najważniejszy, ustawa sejmowa zabrania w tę noc, jako w noc z soboty na niedzielę, podawać napoje alkoholowe.

...



fot. NAC, sygn. 3/1/0/7/1374 (sygn. daw. 1-W-1374-2)
Uczestnicy balu oficerskiego.

Za podawanie win czy likierów wobec wzmożonej kontroli podatkowej grozi restauratorom wysoka kara, jest zaś więcej niż wątpliwe, aby klientela sylwestrowa chciała się zadowolić w tę noc wodą sodową i herbatą. („Kurier Warszawski" Nr 355/1921). Sytuację ratowały jednak inne miejsca, w których można się było tej nocy bawić. Zapraszał do siebie (w tym samym numerze gazety) „Dom Oficera Polskiego" przy ulicy Szopena 8, gdzie wymagano ubrania się w mundur lub strój balowy i obiecywano tańce do białego rana.

Zapowiadano też „Wielką Redutę Sylwestrową", która jak donosiła prasa miała wieloletnią tradycję.

Podczas ubiegłych świąt doszło w szerokich kołach towarzyskich do porozumienie, iż tradycyjną noc sylwestrową spędzą na wielkiej literacko-dziennikarskiej reducie w teatrze Wielkim i salach Redutowych. Tak nakazuje tradycja i ustalona reputacja dorocznych balów maskowych, organizowanych przez Kasę literacką i Tow. literatów i dziennikarzy polskich. („Kurier Warszawski" Nr 357/1921).

Można się też było zabawić w Klubie Artystycznym, w Kasynie Urzędników Państwowych, w sali Towarzystwa Hygienicznego (ulica Karowa 31), gdzie zapowiadano wieczór z utworami Tadeusza Boya-Żeleńskiego, albo w Teatrze Polskim, gdzie o północy wystawiano francuską komedię pt. „Powrót". Z kolei, na ulicy Foksal 19 można było się zabawić „u wioślarzy" (niekoniecznie młodych).

A czym po mieście?

Od dziś uruchomiona będzie w nocy tytułem próby na tydzień linja Nr 10 z placu Zbawiciela do placu Teatralnego, od godz. 11 m. 40 w nocy do godz.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/6699 (sygn. daw. 1-U-6699)
Warszawa. Ulica Krakowskie Przedmieście. Widok od strony ulicy Karowej w kierunku kościoła p. w. św. Krzyża. W tle pałac Potockich i dom Karola Beyera.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/6705 (sygn. daw. 1-U-6705)
Warszawa. Ulica Krakowskie Przedmieście pokryte śniegiem. Widoczny pałac Staszica, po prawej kościół św. Krzyża.

6-ej rano. Wagony kursować będą na linji wspomnianej co 6 minut, z placu Zbawiciela, ul. Marszałkowską, alejami Jerozolimskiemu Nowym - Światem, Krakowskiem-Przedmieściem, Trębacką do placu Teatralnego i tą samą drogą z powrotem do placu Zbawiciela. Cena biletu za nocny kurs w jedną stronę wynosić będzie 100 marek przy jednoczesnem skasowaniu ulgowej opłaty dla studentów, żołnierzy i dzieci. Bilety terminowe płatne, bezpłatne i służbowe nie są ważne na kursy nocne. („Kurier Warszawski" Nr 360/1921). (pisownia oryginalna przyp. aut.)

Uruchomienie nocnych tramwajów okazało się strzałem w dziesiątkę, bo frekwencja w nich dopisywała, co podkreślała prasa. Dziennikarze zauważali też, że obawy o prohibicję były przesadzone.

Rozpoczęto więc zabawo w restauracjach, w których około godz. 10-ej było już przeważnie tłoczno. Restauracje w zasadzie były czynne do godz. 1 w nocy. w rzeczywistości jednak gościom nie śpieszyło się do domów, wiele więc osób siedziało do rana, czekając — dla oszczędności — na tramwaj. (...) Zgodnie z tradycją gęsto krążyły butelki. Od wódeczki począwszy i likierów do win, nie wyłączając szampańskich. Od północy zmniejszył się ruch w restauracjach, gdyż tysiące osób podążyło na zabawy przeróżne i maskarady. (...) Przez całą noc miasto, a raczej śródmieście, wrzało ruchem, zabawą i beztroską. Krążyły gęsto dorożki, powozy i samochody, przewożące gości z jednej zabawy na drugą, a i tramwaje nocne, puszczone na próbę, miały mnóstwo stumarkowych pasażerów. („Kurier Warszawski" Nr 2/1922).

Podobnie było i w późniejszych latach, kiedy też Warszawa chciała świętować Sylwestra. Sieć tramwajów systematycznie się rozwijała i odpowiadała na zapotrzebowanie społeczne. Nie wszystkich było stać na dorożki czy taksówki, więc jedynym sposobem dotarcia do śródmieścia, zwłaszcza przy niesprzyjającej pogodzie stawała się komunikacja miejska. Przecież żaden mężczyzna nie naraziłby kobiety na ryzyko potargania fryzury na wietrze czy przemoczenia butów. *W noc Sylwestrową, niezależnie od wzmożonej liczby wagonów na linjach nocnych nr. 50 i 20. dyrekcja tramwajów miejskich wypuszcza dodatkowe wagony bez numerów od pl. Zbawicielu, przez ul. Nowowiejską, al. Ujazdowskie, Nowy Świat, Krak. Przedmieście, Trębacką do pl. Teatralnego, które zatrzymywać się będą na rogu al. Ujazdowskich i ul. Szopena z uwagi na organizowaną w Dolinie Szwajcarskiej „Redutę". W agony linji nr. 10 w noc Sylwestrową kursować będą od placu Unji Lubelskiej przez Marszałkowską, al. Jerozolimskie, Nowy Świat do ul. Wileńskiej. Wszystkie wagony linii nocnych kursować będą do godz. 6 rano. („Polska Zbrojna" Nr 356/1924).*

Dyrekcja tramwajów warszawskich wykazała się w tym przypadku przezornością i dobrze rozpoznała potrzeby mieszkańców. „Kurier Warszawski" donosił, że frekwencja dopisała. Starał się też oszacować liczbę bawiących się tego wieczoru i nocy „na mieście" warszawiaków.

Obliczył ktoś na podstawie pojemności lokalów publicznych, iż na to, aby wszędzie było pełno, gdzie zapowiedziano na noc Sylwestrową mnogie reduty, maskarady, bale, przedstawienia, koncerty, dancingi, kabarety a wszędzie pełno najbardziej obiecujących „niespodzianek" — musiałoby 55.009 osób porzucić w Warszawie swe łoża, aby się sycić urokami tej nocy, dzielącej rok stary od nowego, z kielichem w ręku Nowy Rok 1925 witało. Bądź co bądź dużo takich było. (...) Niejeden zaś i niejedna radzi byli w kilka miejsc zajrzeć, boć i maskarada nęci i przedstawienie, no i gdzieś kolację zjeść trzeba. (...) Bądź co bądź, o ileśmy sprawdzić zdołali, wedle północy poczęło być tłoczno przy zamówionych stolikach w restauracjach i w teatrach. („Kurier Warszawski" Nr 1/1925).

Tamten sezon zabaw, bali i maskarad był chyba wyjątkowo bogaty, skoro jeszcze kilka tygodni później, 7 lutego (a nie były to jeszcze Ostatki), uruchomiono jednorazowo linię nocną na trasie: PLAC TEATRALNY – Moliera – Trębacka – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – Aleje Jerozolimskie – Marszałkowska – Śniadeckich – Nowowiejska – NOWOWIEJSKA / AL. NIEPODLEGŁOŚCI.

Tak się bawiono i wożono w Śródmieściu, aż wreszcie kilka lat później ktoś pomyślał o mieszkańcach dalej położonych dzielnic. Oni też chcieli wziąć udział w największych balach, odbywających się w okolicach Nowego Światu i Placu Teatralnego, a potem bezpiecznie i wygodnie wrócić do domu.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/6704 (sygn. daw. 1-U-6704)
Odśnieżanie chodnika przed kamienicą Beyera pod nr 9. Na jezdni taksówka i tramwaj, za nim fragment Pałacu Tyszkiewiczów-Potockich pod nr 32. W oddali z lewej Państwowe Męskie Seminarium Nauczycielskie przy ul. Krakowskie Przedmieście 36.

Wprawdzie nie działo się to w Sylwestra, ale „tytułem próby" w noc z 24 na 25 grudnia 1933 roku, jednak warto odnotować ten fakt.

Wszystkie tramwaje startowały z Placu Teatralnego, rozjeżdżając się w różne części Warszawy - na Pelcowiznę, Czerniaków i Gocławek. W gazecie „Nowiny Codzienne" zaznaczono, że było to „tytułem próby". Widocznie eksperyment się powiódł, bo jak podaje serwis trasbus.com były to linie o charakterze stałym, a linię „Gocławek" w następnym roku przedłużono nawet na terenie Grochowa.

Kres radosnym balom i rautom sylwestrowym położył niemiecki atak na Polskę i wybuch II wojny światowej. Po niej nic już nie było takie samo...

Źródła:

Trasbus.com
Kurier Warszawski
Polska Zbrojna



fot. NAC, sygn. 3/1/0/6/2549 (sygn. daw. 1-P-2549)
Grupa uczestników balu. W środku widoczne panie w maskach. Fotografia pozowana.

Warszawa